

Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied

Jaarrekening 2012
(concept)

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Rekening van baten en lasten over 2012	4
Beknopte toelichting op de rekening van baten en lasten over 2012	5
Bestuursverslag	10

Inleiding

Jaarcijfers

Op grond van de gemeenschappelijke regeling legt de directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) jaarlijks verantwoording af aan het algemeen bestuur over de baten en lasten van het afgelopen jaar door overlegging van de jaarrekening, voorzien van een accountantsverklaring.

Met ingang van het verslagjaar 2005 dient de gemeenschappelijke regeling CNB te voldoen aan de BBV verslaggevingsregels. De BBV schrijft voor dat een jaarrekening onder meer dient te bestaan uit:

- Balans + toelichting
- Overzicht baten en lasten (winst en verliesrekening) + toelichting

Gezien de opzet van de gemeenschappelijke regeling CNB, waarbij het exploitatiesaldo gedragen wordt door Haven Amsterdam, zijn er per balansdatum geen activa en passiva op grond waarvan er geen balans is opgenomen in deze verantwoording.

Rekening van baten en lasten over 2012

REKENING VAN BATEN EN LASTEN OVER 2012
MET VERGELIJKENDE CIJFERS OVER 2011

BATEN

Bedragen x € 1

Omschrijving	Rekening 2011	Begroting 2012	Rekening 2012
Vergoeding voor personeel	521.338	534.363	512.334
Opbrengst Huisvesting	4.417	7.348	4.165
Overige goederen en diensten	909.776	630.313	777.643
Bijdragen van derden	36.946	0	0
	<u>1.472.477</u>	<u>1.172.023</u>	<u>1.294.142</u>
Resultaat voor bestemming	18.294.352	20.052.534	19.367.713
	<u>19.766.829</u>	<u>21.224.557</u>	<u>20.661.855</u>

LASTEN

Omschrijving	Rekening 2011	Begroting 2012	Rekening 2012
Personeelskosten	14.538.381	15.467.778	15.092.180
Middelen	1.624.730	1.833.320	1.384.153
Investeringskosten	2.147.390	2.033.180	2.305.671
Huisvestingskosten	437.413	475.785	530.835
Apparaatkosten	645.684	1.037.232	1.050.198
Overige goederen en diensten	373.232	377.262	298.818
	<u>19.766.829</u>	<u>21.224.557</u>	<u>20.661.855</u>
Resultaat voor bestemming	18.294.352	20.052.534	19.367.713
Verrekening met Haven Amsterdam	18.294.352	20.052.534	19.367.713
Resultaat na bestemming	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

Beknorte toelichting op de rekening van baten en lasten over 2012

Algemeen

De begroting van 2012 is gebaseerd op begrotingscijfers 2011 met een nominale aanpassing van 3%.

Baten

Vergoeding voor personeel	Begroting 2012	Rekening 2012	Vershil
	€ 534.363	€ 512.334	€ 22.029
mobiele sluisbediening	€ 234.376	€ 232.334	€ 2.042
activiteiten buiten het beheersgebied	€ 299.987	€ 280.000	€ 19.987
	€ 534.363	€ 512.334	€ 22.029

declaratie 5 fte (mobiele sluisbemanning)

Dit betreft door te berekenen fte's aan RWS voor mobiele sluiswachters. Er mogen 5 fte's worden doorberekend aan RWS. Het tarief wordt jaarlijk aangepast op basis van de CBS-reeks, cao-lonen p/mnd, inclusief bijzondere beloningen -sector Overheid. Bij het opstellen van de begroting is rekening gehouden met de indexering zoals die vermeld staat in de begrotingscirculaire van de Gemeente Amsterdam.

Activiteiten buiten het beheergebied

Door de patrouillevaartuigen worden buiten het beheergebied van het CNB patrouillevaarten uitgevoerd. Ter dekking van de hiermee gemoeide kosten wordt jaarlijks door de gemeente Amsterdam een bijdrage geleverd. Jaarlijks wordt het begrotingsbedrag doorberekend, abusievelijk is er dit jaar minder doorberekend.

Opbrengst huisvesting	Begroting 2012	Rekening 2012	Vershil
	€ 7.348	€ 4.165	€ 3.183
De inkomsten uit hoofde van dienstverlening worden hoofdzakelijk gegenereerd door:			
- Huren van gebouwen lange termijn	€ 4.020	€ -	€ 4.020
- Doorberekende servicekosten loodswezen	€ 3.328	€ 4.165	€ 837-
	€ 7.348	€ 4.165	€ 3.183

In de begroting is de doorberekening huren gebouwen, waterlevering en servicekosten opgenomen. Contractueel is vastgelegd dat Loodswezen Nederland betaalt voor de waterlevering en servicekosten voor het gebruik van ruimte in het HOC.

Overige goederen en diensten	Begroting 2012	Rekening 2012	Vershil
	€ 630.313	€ 777.643	€ 147.330-
- Reservering/huur steigers t.b.v. riviercruise	€ 500.000	€ 604.179	€ 104.179-
- Doorberekening dienstverlening CNB incl. absorberende middelen	€ 31.556	€ 83.113	€ 51.557-
- Doorberekening uitvoeringstaken Port Security	€ 47.246	€ 48.899	€ 1.653-
- Doorberekening toolkit (Port Security)	€ 51.511	€ 29.415	€ 22.096
- Overige opbrengsten	€ -	€ 12.037	€ 12.037-
	€ 630.313	€ 777.643	€ 147.330-

Verhuur steigers t.b.v. riviercruise

Meer riviercruise schepen hebben gebruik gemaakt van de reserveringsregeling steigers.

Doorberekening dienstverlening CNB incl. absorberende middelen

Er zijn drie grotere verontreinigingen geweest waarvan de kosten (inzet personeel, vaartuigen en olieschermen) daarmee verbonden zijn doorberekend.

Doorberekening uitvoeringskosten Port Security en toolkit

In de doorberekening van de kosten Port Security en toolkit zijn niet de kosten doorberekend ten laste van de gemeente Amsterdam. Bijdrage voor deze kosten gaat via de algemene middelen voor Haven Amsterdam. Deze zijn wel begroot.

Overige opbrengsten

Extra opbrengsten door o.a. verkoop motoren en gebruik simulator

LASTEN

Personeelskosten	Begroting 2012	Rekening 2012	Vershil
	€ 15.467.778	€ 15.092.180	€ 375.598
- salarissen en sociale lasten	€ 12.975.696	€ 12.531.080	€ 444.616
- Inhuur personeel	€ 55.863	€ 150.613	€ 94.750-
- overige personeelslasten	€ 914.950	€ 761.505	€ 153.445
- Doorberekende overheadkosten HA (salarissen stafafd. *)	€ 1.521.269	€ 1.648.982	€ 127.713-
	€ 15.467.778	€ 15.092.180	€ 375.598

De personeelskosten bestaan uit de salarissen en sociale lasten en uit een aantal naar het personeel te relateren kosten zoals roostertoeslag en overige toeslagen.

Salarissen en sociale lasten

Het verschil wordt voornamelijk veroorzaakt door de doorlooptijd bij het invullen van vacatures.

Inhuur personeel

Er zijn meer sluiswachters ingehuurd dan begroot.

Overige personeelslasten

De overige personeelslasten zijn lager dan begroot doordat er minder opleidingen zijn verzorgd dan begroot.

Middelen (Onderhoud infrastructuur e.d.)	Begroting 2012	Rekening 2012	Vershil
	€ 1.833.320	€ 1.384.153	€ 449.167
- Brandstofkosten vaartuigen	€ 339.987	€ 451.922	€ 111.935-
- Leasekosten auto's	€ 87.786	€ 74.509	€ 13.277
- Huur- en onderhoud vaartuigen	€ 1.036.977	€ 579.415	€ 457.562
- Verzekeringen	€ 253.023	€ 273.085	€ 20.062-
- Schade vaartuigen niet gedekt door de verzekering en eigen risico	€ 42.136	€ 3.521	€ 38.615
- uitgaven t.l.v. voorziening	€ 67.789	€ -	€ 67.789
- Doorberekende vervoerskosten *)	€ 5.622	€ 1.701	€ 3.921
	€ 1.833.320	€ 1.384.153	€ 449.167

Brandstofkosten vaartuigen

Er is bij de begroting onvoldoende rekening gehouden met de gestegen brandstofprijis. Deze is gestegen als gevolg van economische ontwikkelingen. Daarbij komt dat de prijs iets hoger ligt door een toevoeging aan de brandstof waardoor de belasting op het milieu kleiner is. Het brandstofverbruik per liter is gedaald.

Onderhoud vaartuigen

De PA7 en PA8 worden beurtelings ingezet, hierdoor zijn er minder vaaruren, draaiuren en werkuren, waardoor de onderhoudskosten lager zijn. Tevens zijn de onderhoudskosten van de PA3 en Havenbeheer niet in 2012 geboekt. Deze worden meegenomen in het eerste kwartaal 2013. Ten laste van de voorzieningen zijn er geen uitgaven gedaan.

Verzekeringen

De verzekeringslasten zijn hoger door o.a. verhoging assurantiebelasting.

Investeringskosten	Begroting 2012	Rekening 2012	Vershil
	€ 2.033.180	€ 2.305.671	€ 272.491-
- Afschrijvingskosten	€ 1.337.260	€ 1.448.945	€ 111.685-
- Rentelasten	€ 540.120	€ 556.486	€ 16.366-
- Doorberekende kosten *)	€ 155.800	€ 300.240	€ 144.440-
	€ 2.033.180	€ 2.305.671	€ 272.491-

Afschrijvingskosten en rentelasten

De reguliere afschrijvingen zijn hoger dan begroot. De grootste deel van de overschrijding heeft betrekking op extra afschrijvingen. Met het oog op de verzelfstandiging zijn de waarderingsgrondslagen aangescherpt. Dit heeft geresulteerd in extra afschrijvingen bij alle afdelingen.

Doorberekende kosten

Vanaf 2011 zijn een aantal kosten gecentraliseerd en zijn de budgetten overgeheveld naar Algemene zaken en ICT. Bij de begroting 2012 is geen rekening gehouden met de indexering en zijn de cijfers van begroting 2011 gehanteerd. Hierdoor is een toename te zien bij "Doorberekende kosten".

Huisvestingskosten	Begroting 2012	Rekening 2012	Vershil
	€ 475.786	€ 530.835	€ 55.049-
- kosten Gas, elektriciteit en waterverbruik	€ 126.749	€ 47.072	€ 79.677
- onroerend zaakbelasting en reinigingsrecht	€ 2.813	€ 3.202	€ 389-
- onderhoud- en schoonmaakkosten	€ 94.142	€ 181.026	€ 86.884-
- Doorberekende kosten *)	€ 252.082	€ 299.534	€ 47.452-
	€ 475.786	€ 530.835	€ 55.049-

onderhoud- en schoonmaakkosten

Het grootste deel van deze overschrijding wordt veroorzaakt door het extra onderhoud van het HOC en SLC in IJmuiden in verband met verbouwingwerkzaamheden.

Doorberekende kosten

In 2011 is een aantal kosten gecentraliseerd. Hierdoor is een deel van de budgetten na vaststelling van de begroting overgeheveld naar budgetten Algemene zaken en ICT. Hierdoor is een afname te in de kosten gas en elektriciteit, en een toename in de doorberekende kosten.

Apparaatkosten	Begroting 2012	Rekening 2012	Vershil
	€ 1.037.232	€ 1.050.198	€ 12.966-
- aanschaf hardware en software	€ 4.100	€ -	€ 4.100
- automatiserings- en kantoorkosten	€ 522.891	€ 465.973	€ 56.918
- accountantskosten ACAM	€ 1.545	€ 3.603	€ 2.058-
- advertenties	€ 5.151	€ 2.838	€ 2.313
- Doorberekende kosten *)	€ 503.545	€ 577.784	€ 74.239-
	€ 1.037.232	€ 1.050.198	€ 12.966-

Automatiserings- en kantoorkosten en doorberekende kosten

In 2011 is een aantal kosten gecentraliseerd. Hierdoor is een deel van de budgetten na vaststelling van de begroting overgeheveld naar afdelingen AZ en ICT. Dit heeft gevolgen voor de post automatiserings- en kantoorkosten en doorberekende kosten.

Overige goederen en diensten	Begroting 2012	Rekening 2012	Vershil
	€ 377.262	€ 298.818	€ 78.444
- huur terrein/gebouwen buitengemeentelijk	€ 54.725	€ 42.538	€ 12.187
- overige onderzoeken en adviezen	€ 205.015	€ 240.740	€ 35.725-
- uitgaven Port Security	€ 51.511	€ 21.055	€ 30.456
- Overige kosten	€ -	€ 54.934-	€ 54.934
- Doorberekende kosten *)	€ 66.011	€ 49.419	€ 16.592
	€ 377.262	€ 298.818	€ 78.444

Overige onderzoeken en adviezen

De kosten overige onderzoeken en adviezen zijn kosten voor o.a. projecten en onderzoeken voor regionale havenverordening, optimalisering scheepsbewegingen, windmolenparken en ontwikkelen verkeersmodel. De overschrijding wordt voornamelijk veroorzaakt door hogere juridische kosten in verband met verschillende dossiers.

Uitgaven Port Security

De uitgaven aan Port Security betreffen de (uitvoerings-)kosten van toezicht ISPS en de kosten voor het multidisciplinaire toetsingsteam. Deze kosten hangen mede af van de inzet van het multidisciplinaire toetsingsteam.

Overige kosten

Het positieve saldo bij de overige kosten betreft o.a. verrekening van voorschotnota's die in voorgaande jaren betaald zijn t.b.v. project Portbase.

*) De doorberekende kosten zijn berekend op basis van overheadpercentages die ook toegepast zijn bij de begroting 2012.

Bestuursverslag

1. Inleiding

In dit bestuursverslag 2012 is een overzicht gegeven van de organisatie rondom het CNB, belangrijke omgevingsontwikkelingen, de stand van zaken van specifieke projecten en een toelichting op een aantal lopende zaken.

2. Organisatie

2.1. Gemeenschappelijke regeling CNB

De Gemeenschappelijke Regeling Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) is een in 1994 gevormd samenwerkingsverband van de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. Doel van het CNB is het realiseren van eenheid van beleid en uitvoering van het nautisch beheer in het Noordzeekanaalgebied, waarbij onder nautisch moet worden verstaan de veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

- *Veilig*: de omstandigheden scheppen waaronder de activiteiten plaats kunnen vinden. Het ordenen en nautisch beheren van het havengebied valt hieronder.
- *Vlot*: zo snel als redelijkerwijs en qua veiligheid mogelijk is. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de havens door het verbeteren van de zeetoegang en toegang tot havenbekkens en het veilig stellen van de internationale hoofdtransportas zijn belangrijke nevendoelen.
- *Milieuverantwoord*: duurzaam en conform wet- en regelgeving.

2.2. Overeenkomst CNB-Rijk

Naast taken van de genoemde gemeenten voert het CNB (via een overeenkomst en mandaat) de verkeersmanagementtaken namens het Rijk uit (nautische rijkstaken). Hierdoor is er één aanspreekpunt voor het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied. Het beheergebied van het CNB loopt hiermee, inclusief de IJ-geul, vanaf 24 mijl in de Noordzee via de koppen van de pieren in IJmuiden tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam en de daarop uitkomende havenbekkens.

De Nautische sector van Haven Amsterdam verzorgt de uitvoering van de taken van het CNB, waardoor de scheepvaart steeds met één loket te maken heeft (zie ook hoofdstuk 3.1).

2.3. Havenbeveiligingswet

Sinds 2003 voert het CNB de taken uit, die voortkomen uit de Havenbeveiligingswet. Dit doet zij namens de (burgemeesters) van de CNB-gemeenten. Deze taken zijn onder andere toetsing en toezicht op havenbeveiligingsplannen. Hiervoor maakt het CNB gebruik van een multidisciplinair toetsingsteam dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Nationale politie, de Regionale brandweer Amsterdam-Amstelland, de Douane, de Koninklijke Marechaussee en Haven Amsterdam. Het monitoren van de voortgang op de activiteiten/ verplichtingen is belegd bij de Task Force Havenveiligheid, die onder voorzitterschap staat van de directeur CNB. Het doel van de Task Force Havenveiligheid is te zorgendoor proactief monitoren van nieuwe ontwikkelingen (planvorming) en evalueren van knelpunten gezamenlijk zorg dragen voor een veilige haven. De directeur CNB is door de CNB-gemeenten benoemd als Port Security Officer: contactpunt voor o.a. burgemeesters en bedrijven in de haven voor kwesties die verband houden met havenveiligheid. Binnen de Task Force wordt nagedacht over een mogelijke andere invulling van de organisatie van deze taken.

2.4. Regionale havenverordening Noordzeekanaalgebied

Vanaf 2011 is één loket voor de Regionale havenverordening Noordzeekanaalgebied operationeel (uitvoering Nautische sector Haven Amsterdam). Namens de CNB-gemeenten worden 24 uur per dag, 7 dagen per week alle aanvragen voor vergunningen en ontheffingen uit de Regionale havenverordening Noordzeekanaalgebied afgehandeld. Daarnaast vormt het CNB het meldpunt voor alle verplichte operationele meldingen die op basis van deze verordening binnen komen. Medewerkers van de Nautische sector zijn aangewezen als (mede)toezichthouder op de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 in alle CNB-gemeenten. Voor alle operationele havenbeheerzaken en scheepvaartverkeersafhandeling in de regio is hiermee één loket gecreëerd.

3. Omgevingsontwikkelingen

3.1. Verzelfstandiging Haven Amsterdam

Op 29 november 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam ingestemd met de verzelfstandiging van Haven Amsterdam. Met ingang van het tweede kwartaal 2013 is Haven Amsterdam een overheids-NV, met de gemeente Amsterdam als enig aandeelhouder.

De uitvoering van de publieke taken is na de verzelfstandiging van Haven Amsterdam belegd in de Divisie havenmeester met verantwoordingslijnen naar het CNB en andere mandaatgevers. De havenmeester/ directeur CNB heeft binnen Havenbedrijf Amsterdam NV een onafhankelijke positie en blijft verantwoordelijk voor de publieke haventaken. Als waarborg voor de (uitvoering van) publieke taken binnen het Havenbedrijf heeft het CNB mede het Havenmeesterconvenant ondertekend. Het Havenmeesterconvenant biedt een kader voor sturing en toezicht. Het biedt waarborgen voor zowel een effectieve, efficiënte en rechtmatige uitvoering van de havenmeestertaken, als voor de continuïteit en kwaliteit van de organisatorische voorzieningen van Havenbedrijf Amsterdam N.V. voor de uitvoering van de havenmeestertaken. Ook de overleg-, sturings-, toezichts- en informatierelaties tussen partijen zijn opgenomen in het Havenmeesterconvenant.

3.2. Mandaat nautische rijkstaken

In 2012 is een traject gestart met als doel om de samenwerking op het gebied van nautische rijkstaken en overige rijkstaken in het Noordzeekanaalgebied te versterken. Hierbij zijn DG Bereikbaarheid (Maritieme zaken), Rijkswaterstaat, Haven Amsterdam en het CNB betrokken. Inmiddels is als uitkomst van dit traject het mandaat aan de directeur CNB voor de rijkstaken vernieuwd. Er is één sturingslijn vanuit het ministerie van Infrastructuur & Milieu voor de rijkstaak verkeersmanagement richting directeur CNB. De directeur CNB en de hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat hebben gelijkwaardige posities en zijn ieder zelfstandig verantwoordelijk voor hun taakgebieden. Andere afspraken richten zich op de communicatie voor gebruikers, eenduidige en eenvoudige rapportage en eenduidige en efficiënte overlegstructuur. Deze zaken worden in 2013 verder uitgewerkt.

3.3. Nieuwe zeesluis

In 2012 is door advies- en ingenieursbureau DHV de planstudie voor de aanleg van een nieuwe zeesluis in IJmuiden opgeleverd (in opdracht van Rijkswaterstaat). In de planstudie zijn de onderzoeksvragen naar de technische haalbaarheid van de sluis (afmetingen zeesluis, locatie, bouwwijze) en vraag of de milieuruimte in het gebied nu en in de toekomst voldoende ruimte biedt beantwoord (MKBA). Hieruit komt naar voren dat de nieuwe zeesluis haalbaar, betaalbaar en inpasbaar is en de volgende afmetingen heeft: lengte 500m, breedte 65 of 70m, diepte 18m. Overeenkomstig een DBFM (Design, Build, Finance en Maintenance) -constructie zal de aanbesteding van de nieuwe zeesluis naar verwachting eind 2013 op de markt worden gezet. De verwachting is dat op z'n vroegst eind 2018, in de testfase, de eerste schepen kunnen worden geschut. De sluis zal naar verwachting begin 2019 worden opgeleverd. Doel van de nieuwe zeesluis is het verbeteren van de bereikbaarheid van de havens langs het Noordzeekanaal voor grotere schepen. Na oplevering van de nieuwe zeesluis moet het sluisencomplex geschikt zijn om ca. 125 miljoen ton lading per jaar door te schutten. Na ingebruikname van de nieuwe zeesluis wordt de huidige Noordersluis buiten gebruik genomen.

3.4. Lichtenen buitenhaven IJmuiden

In 2012 is ook verder gewerkt aan de in 2009 gestarte planstudie Lichtenen, in samenwerking met de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat Noord-Holland en Haven Amsterdam. De gemeente Velsen is hierbij betrokken als vergunningverlener. Advies- en ingenieursbureau DHV heeft de opdracht van Rijkswaterstaat om ontwerpen te maken voor de inrichting. Deze planstudie gaat over de verplaatsing van de IJ-palen naar de Averijhaven in IJmuiden. De IJ-palen worden gebruikt voor de gedeeltelijke overslag van lading uit bulkcarriers in binnenvaartschepen. Door dit zogeheten lichtenen wordt de diepgang van de bulkcarriers gereduceerd, zodat deze de Noordersluis en het Noordzeekanaal kunnen passeren om in de haven van Amsterdam geheel leeg gelost te worden. De huidige IJ-palen staan ten noorden van het Forteiland in IJmuiden in de vaarweg naar de Noordersluis en

Hoogovenhavens. Door de toenemende scheepvaart is gebleken dat door de passage van overige scheepvaart in het Noorderkanaal een nautisch knelpunt is ontstaan. Door de lichteractiviteiten in de daartoe geschikt gemaakte Averijhaven uit te voeren, wordt dit nautisch knelpunt opgelost en de veiligheid in het gebied gewaarborgd. In 2012 is het bestemmingsplan aangepast, dit wordt in 2013 ter inzage gelegd voor inspraak.

3.5. Verkeersscheidingstelsel IJmuiden

De Noordzee is een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Om de veiligheid van het scheepvaartverkeer te waarborgen, de bereikbaarheid van de mainports te verbeteren en de ruimte op de Noordzee efficiënter te gebruiken is in 2012 besloten tot een aanpassing van de routes op Noordzee. Met ingang van 1 augustus 2013 verandert de gehele routestructuur voor de scheepvaart in het Nederlandse deel van de Noordzee ingrijpend. In het aanloopgebied naar IJmuiden komt, net zoals bij Rotterdam al het geval is, een verkeersscheidingstelsel (VSS). Het huidige ankergebied bij IJmuiden wordt verkleind om de westgaande verkeersbaan van het VSS mogelijk te maken en wordt er verder op zee een nieuw ankergebied ingesteld. De voormalige munitiestortplaats wordt in de zeekaart aangemerkt als een 'areas to be avoided'.

3.6. Verboden vis gebied

Ten westen van de havenmond IJmuiden kunnen gevaarlijke situaties ontstaan tussen vissende vissersschepen en in- of uitgaande zeeschepen. Probleem is dat de vissersschepen niet of slecht per marifoon bereikbaar zijn en hun manoeuvres onvoorspelbaar zijn. Daarom wordt met de Kustwacht, KLPD, Rijkswaterstaat en visserijorganisaties naar mogelijkheden gezocht om een verboden visgebied in te stellen aan weerszijden van de hoofdlichtenlijn, vanaf de havenmond tot ca. 5 mijl buiten de pieren, zodat ook hier de veiligheid voor scheepvaart gewaarborgd blijft.

3.7. Passageregels IJ

In 2012 zijn ten behoeve van de veiligheid op het IJ, op uitdrukkelijk verzoek van de cruisereederijen en de loodsdienst, passageregels afgesproken als een groot zeegaand cruiseschip naar de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) v.v. vaart. Door de bochten in het IJ en de lengte van het cruiseschip, krijgt het schip een grote pad breedte en wordt hierdoor tijdelijk nagenoeg de hele vaarweg bezet. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan op het moment dat het cruiseschip bijv. een grote duwbakcombinatie ontmoet. Om aanvaringen te voorkomen reguleert het CNB, in samenwerking met Rijkswaterstaat (Vessel traffic service Schellingwoude) het overige scheepvaartverkeer dusdanig dat het cruiseschip geen ontmoetingen heeft met, of opgelopen wordt door grote binnenvaartschepen. Kleinere binnenvaartschepen worden naar de hiervoor aangelegde secundaire vaarweg verwezen. De maatregel blijkt te voldoen om gevaarlijke situaties op het IJ te voorkomen.

4. Projecten

4.1. Walradar

In het derde kwartaal 2012 is het nieuwe walradarsysteem in gebruik genomen. Rijkswaterstaat heeft in samenwerking met Haven Amsterdam een walradar-VTS (Vessel Traffic Services) -systeem langs het Noordzeekanaal aangelegd. Dit systeem is nodig om onder alle omstandigheden een veilige verkeersbegeleiding van schepen te kunnen garanderen. Het walradarsysteem bestaat uit 26 radarmasten die langs het Noordzeekanaal en het IJ onderling verbonden zijn door een glasvezelkabel. Naast de vervanging van het verouderde radarnetwerk is een aantal extra radarmasten en camera's geplaatst. Met de inzet van walradar is het voor de verkeersleiders in het Verkeersleidingcentrum (VLC) in IJmuiden en de verkeerspost Schellingwoude/ Oranjesluizen mogelijk onder alle omstandigheden de scheepvaart optimaal te begeleiden.

Parallel aan de aanleg van het walradar is het Havenoperatiecentrum (HOC) in IJmuiden verbouwd. De verkeersleiders hebben de afgelopen jaren in de erker van het HOC gezeten, in 2012 zijn zij met de loodsen naar de gerenoveerde tweede en derde verdieping van het HOC verhuisd.

4.2. Regionale havenverordening Noordzeekanaalgebied

In het kader van deregulering, administratieve lastenverlichting en eenduidige en transparante regelgeving is de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied in 2012 verder ontwikkeld. Bij de doorontwikkeling is ervoor gekozen de Regionale Havenverordening NZK 2010 te splitsen in een havenbeheerverordening en een havenreglement. Per 1 juli 2012 zijn dan ook de Regionale

Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 en het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 van kracht. In de verordening zijn regels opgenomen voor zee- en beroepsvaart op het gebied van ordening, veiligheid en milieu van de haven en de omgeving van de haven en de kwaliteit van de dienstverlening, met oog voor de lokale belangen.

De havenbeheerverordening dient als kader en regelt:

- algemene verboden;
- regels die in het hele toepassingsgebied gelden;
- artikelen met ruimtelijke ordeningsaspecten, zoals locaties waar generatorgebruik verboden is of een ligplaatsverbod geldt.

Het havenreglement bevat:

- technische voorschriften, bv. uitrustings-eisen dienstverlenende vaartuigen in de oliehavens;
- operationele voorschriften, bv. emissievoorschriften bij boord-boordoverslag;
- specifieke verboden, bv. verbod gebruik open vuur en rookverbod in de oliehavens;
- erkenning/ vergunning dienstverleners (vastmakers);
- meldingsbepalingen: wat moet wanneer aan wie worden gemeld, bijvoorbeeld start reparatie schip.

Het leidend principe van de havenverordening is gewijzigd van een "vergunningenstelsel" naar een "meldingenstelsel". Dit betekent dat in ca. 80% van de situaties waar nu een ontheffingen/ vergunning aangevraagd dient te worden vanaf 1 juli 2012 wordt volstaan met een melding. Deze melding kent wel een aantal voorwaarden, zowel wat betreft wat gemeld moet worden als hoe en wanneer.

Per juli 2012 is het digitale loket Port office in werking zijn. Via dit loket worden alle ontheffingsaanvragen afgehandeld en worden alle reparatie-, bunkermeldingen en andere operationele meldingen voor de beroepsvaart ontvangen en geregistreerd. De registratie is zodanig dat alle havenbeheerders en havenmeesters van de havens van het Noordzeekanaalgebied een actueel overzicht hebben van de actuele situatie in hun haven.

Medewerkers van de Nautische sector van Haven Amsterdam zijn aangewezen als (mede)toezicht-houder op de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 in de CNB-gemeenten. Hiervoor is een samenwerkingsovereenkomst gesloten en zijn werkafspraken gemaakt. Deze samenwerking is in het vierde kwartaal 2012 gestart.

4.3. Vervanging Pontis door Havenmeester Management- en Informatie Systeem (HaMis)

In 2011 is besloten samen te werken met Havenbedrijf Rotterdam om in eigen beheer een havenmanagementsysteem te ontwikkelen voor het administreren en begeleiden van al het scheepvaartverkeer, inclusief inspecties. Kenmerk van dit te ontwikkelen Havenmeester Management- en Informatie Systeem (HaMis) is dat alle informatie wordt bijgehouden rond de havenkaart waarop alle bezoekende schepen in real time zichtbaar zijn. Door een schip aan te klikken krijgt de gebruiker toegang tot alle informatie die aan dit bezoek is gekoppeld. Afhankelijk van hun rol in het proces kunnen gebruikers gegevens toevoegen en veranderen. Uitwisseling van gegevens met andere systemen gebeurt zoveel mogelijk op de achtergrond door middel van geautomatiseerd berichtenverkeer, zodat de gebruikers zich volledig kunnen concentreren op hun eigen taak en de informatie die daarbij nodig is. Havenbedrijf Amsterdam participeert in de verdere ontwikkeling van HaMIS door Havenbedrijf Rotterdam.

5. Overige lopende zaken

5.1. Havenafvalstoffenplan

Het havenafvalstoffenplan beschrijft de procedures om tot een goede en vlotte afgifte van scheepsafval en ladingresiduen in het Noordzeekanaalgebied te komen met als doel het tegengaan van mariene vervuiling door afvalstoffen afkomstig van zeeschepen. Het plan is sinds 2004 van kracht in het Noordzeekanaalgebied. Haven Amsterdam voert de administratieve organisatie namens de CNB-gemeenten.

Naar aanleiding van de grote uitputting van het Egalisatiefonds Havenafvalstoffenplan is in 2012 met een aantal afvalinzamelaars gesproken over het havenafvalstoffenplan. Hieruit is naar voren gekomen dat er geen onrechtmatigheden zijn in de werking van het fonds. Milieutechnisch kent de invoering van het Havenafvalstoffenplan zelfs een erg goed resultaat, 60% van de schepen geeft afval af. Het

afgifterecht dat schepen ontvangen is bij de invoering van het plan ingeschat op basis van het verwachte percentage schepen dat afval afgeeft. De hoogte van de heffing is hierop afgestemd. Nu het aantal schepen dat afval afgeeft hoger blijkt te zijn dan verwacht worden er relatief meer rechten uitgegeven dan dat er heffingen worden ontvangen en ontstaat scheefgroei.

De tariefswijziging van 2011 is begin 2012 geëvalueerd. Uitkomst hiervan is dat de verliezen zijn afgenomen, maar dat nog steeds verlies wordt geleden en het Egalisatiefonds Havenafvalstoffenplan wordt uitgeput. Er is besloten tot een tweede tariefswijziging per 1 januari 2013, zowel aan de inkomstenkant als in het afgifterecht.

In 2012 is door het ministerie van I&M uitstel verleend tot 1 januari 2014 voor het indienen van een nieuw havenafvalstoffenplan. Dit betekent dat er op 1 januari 2014 een nieuw HAP inclusief financieringsmodel moet zijn. Ook is in 2012 een project gestart met de havens van Antwerpen en Rotterdam, ondersteund door de overheid van Vlaanderen en Nederland, om gezamenlijk een Havenafvalstoffenplan 2014 en een financieringsstructuur te ontwikkelen.

5.2. Vlootplan/ vaartuigen

Na de implementatie van walradar is in 2012 gestart met het opstellen van een vaar- en vlootplan nieuwe stijl. In dit vlootplan wordt een operationele vertaling gemaakt van de lange termijn ontwikkelingen die van invloed zijn op de taken en doelstellingen van de Nautische Sector naar de inzet van mensen en middelen om de taken en doelstellingen te verwezenlijken. Ook de gevolgen van vernieuwd toezicht in het havengebied en verandering van inzicht in brandbestrijding worden hierin meegenomen. Op basis van het nieuwe vlootplan zal een nieuw onderhoudsplan opgesteld, uitgangspunt hierbij is beheersing van de kosten.

6. Cijfers: Veilig, vlot, milieuverantwoord

6.1. Veiligheid

6.1.1. Overzicht ISPS gecertificeerde havenfaciliteiten

Het toetsen van de havenbeveiligingsplannen van havenfaciliteiten vindt plaats in multidisciplinaire teams. In onderstaande tabel is een overzicht van gecertificeerde havenfaciliteiten weergegeven.

	ISPS-gecertificeerd			Equivalent Security Arrangement (ESA) niet openbare kades			ESA-gecertificeerd, openbare kade			Totaal faciliteiten		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
<i>Amsterdam</i>	48	45	48	8	10	9	7	7	6	63	62	63
<i>Beverwijk</i>	0	1	0	2	2	3	1	1	1	3	4	4
<i>Velsen</i>	11	10	10	2	1	0	5	6	9	18	17	19
<i>Zaanstad</i>	1	1	1	6	7	8	0	0	0	7	8	9
Totaal	60	57	59	18	20	20	13	14	16	91	91	95

Bron: Haven Amsterdam, afdeling Beleid (per 31/12/12)

6.1.2. Overzicht toezicht Havenbeveiligingswet

Binnen het CNB wordt toezicht gehouden op het naleven van de havenveiligheidsplannen door aangewezen toezichthouders. Dit is conform het handhavingprotocol dat is vastgesteld door de CNB-gemeenten.

Werkzaamheden/ acties <i>Bron: Haven Amsterdam, afdeling Toezicht, milieu en veiligheid</i>	Jaar		
	2010	2011	2012
Inspecties	107	155	123
Surveillance inspecties	292	152	120
Constateringen	23	14	24
Aanmaningen	6	3	4
Waarschuwingen	2	2	2
Opschalingen Bestuursdienst	1	0	1
Gemelde oefeningen	56	75	126

In de regio hebben in 2012 bij de faciliteiten 126 oefeningen plaatsgevonden. De aandacht voor meer oefenen heeft geleid tot een duidelijke toename van de meldingen. In 2012 zijn 31 incidenten (ten opzichte van 20 in 2011) gemeld door de bedrijven via de standaard incidentenrapportage. De incidenten waren kleinschalig, bijvoorbeeld vernielde hekwerken. Een aantal incidenten gaf aanleiding tot het nemen van extra maatregelen, waaronder uitbreiding van de detectie en het cameratoezicht. Algemeen kan worden gesteld, dat los van enkele verbeterpunten, door de toezichthouders een toename van bewustwording wordt geconstateerd. Bij de naleving van de oefeningsverplichting en het invullen van de incidentenrapportages heeft de positieve trend zich doorgezet. De samenwerking met andere instanties (politie, douane etc.) via signaaltoezicht is op orde, mede door het structurele operationele overleg van de diensten in de haven.

6.1.3. Totaal aantal scheepsongevallen en bijna aanvaringen

Haven Amsterdam is één van de partijen in het Noordzeekanaalgebied die scheepsongevallen en overige ongevallen (zoals bijna aanvaringen, zogenaamde 'near misses') registreert en rapporteert aan het ministerie van Infrastructuur & Milieu. De gegevens over de scheepsongevallen en andere voorvallen te water die hebben plaatsgevonden binnen het nautische en economische beheergebied van Nederland worden opgeslagen in de scheepsongevallendatabase (SOS-database). Bij de registratie van scheepsongevallen wordt als uitgangspunt de volgende definitie van een scheepsongeval gebruikt: "een voorval te water waarbij onbedoeld schade ontstaat en waarbij minimaal één vaartuig betrokken is". Het kan dus zowel gaan om aanvaringen als om brand aan boord van een schip. Onder schade als gevolg van een scheepsongeval wordt verstaan: "slachtoffer(s), scheepsschade aan een of meer betrokken vaartuigen, schade aan infrastructuur, schade aan objecten, milieuschade, volledige stremming van een vaarweg, restschade (tijdverlies, schade aan inboedel/huisraad, overige schade)". Arbeidsongevallen, huishoudelijke voorvallen aan boord of ongevallen die te wijten zijn aan vandalisme of een misdrijf zijn geen scheepsongevallen.

Categorie	2010	2011	2012
Aanvaring tussen varende schepen	9	6	6
Aanvaring tussen varende en gemeerd schip	6	4	2
Breken, kapseizen, zinken	5	8	3
Aanvaring met object	11	14	30
Tros- en ankerongevallen	1	9	11
Hinderlijke waterbeweging	-	3	8
Eenzijdig ongeval (bijvoorbeeld brand in machinekamer tijdens de vaart/ tijdens de vaart containers verloren)	13	25	34
Aan de grond of in de kant lopen	10	20	13
Bijna aanvaringen	12	12	15
Totaal nautische ongevallen/incidenten	67	101	122

Bron: Haven Amsterdam, afdeling Toezicht, milieu en veiligheid

Toelichting cijfers

De instructie voor een nauwkeurigere registratie te voeren, inclusief de relatief kleine schades/incidenten en reddingoperaties buitengaats in het CNB-gebied, is terug te zien in het aantal geregistreerde scheepsincidenten. Een voorbeeld hiervan is dat voorheen een aanvaring van een schip met een boei/ talud niet werd genoteerd als dit verder geen consequenties had. Een dergelijk incident wordt vanaf 2010 wel geregistreerd. Daarnaast zijn de eenzijdige gevallen waarbij om assistentie (sleepboothulp) is gevraagd bij weigering van het roer of motor ook geregistreerd. Vanaf 2012 zijn alle meldingen opgenomen in het datawarehouse van Haven Amsterdam.

6.2. Vlotheid

6.2.1. Gepasseerde schepen sluiscomplex IJmuiden en laadvermogen (oost en westgaand),

Gepasseerde schepen sluiscomplex	Zeevaart	Tonnen laadvermogen	Binnenvaart	Tonnen	Recreatievaart	Totaal
2008	13.872	229,9 milj	19.036	19,1 milj	8.107	41.015
2009	12.024	215,9 milj	17.831	18,5 milj	9.505	39.360
2010	12.329	198,3 milj	15.500	16,6 milj	10.461	38.290
2011	12.080	206,7 milj	14.811	16,5 milj	8.807	35.698
2012	12.128	215,0 milj	13.286	16,0 milj	8.644	34.058

Bron: Havenmanagementsysteem Pontis

Dit overzicht geeft aan hoeveel schepen zijn geschut, 34.058 in 2012. Dit aantal is onderverdeeld in drie categorieën, te weten zeevaart, binnenvaart en recreatievaart. Overige schepen (o.a. dienstverleners) zijn niet opgenomen. In totaal zijn in 2012 4,6% minder schepen geschut dan in 2011.

Voor zeevaart is in 2012 een zeer kleine toename van te zien in het aantal geschutte schepen. De toename wordt grotendeels veroorzaakt door 'general cargo'-schepen, passagiersschepen en tankers. Er is een afname te zien in aantal geschutte RoRo-schepen. Deze ontwikkeling sluit aan bij de ontwikkelingen in de goederenoverslag in 2012: de overslag van olieproducten, zeecontainers en overig stukgoed steeg, ook het aantal bezoekende zee-cruiseschepen is gestegen. De overslag van agribulk en auto's en overige RoRogoederen daalde.

In 2012 is er een daling te zien in het aantal geschutte binnenvaartschepen. Ten opzichte van 2011 is in 2012 een daling te zien van ruim 10%. Deze daling wordt grotendeels veroorzaakt door een daling in het aantal 'droge ladingschepen' en duwbotten. Deze daling sluit aan bij de eerdergenoemde daling in met name agribulk. Mogelijk dat ook de economische recessie en de afname van bouwactiviteiten en vraag naar zand een rol speelt.

Bij vergelijking van het aantal geschutte jachten is een zeer kleine daling van bijna 1% te zien.

6.2.2. Aantal schuttingen per sluis voor Noordersluis, Middensluis, Zuidersluis/kleine sluis (inclusief leeg terug schutten)

Aantal Schuttrondes									
Jaar	Kleine sluis		Middensluis		Noordersluis		Zuidersluis		Eindtotaal per jaar
	Leeg	Totaal	Leeg	Totaal	Leeg	Totaal	Leeg	Totaal	
2008	2.307	8.014	2.756	10.148	1.979	8.601	3.306	12.734	39.497
2009	2.379	8.630	2.460	8.804	1.980	7.944	3.449	13.398	38.776
2010	2.061	7.711	2.656	9.138	2.040	7.636	3.628	13.559	38.044
2011	1.890	7.288	2.563	8.838	1.986	7.725	3.575	13.215	37.066
2012	1.801	6.996	2.768	9.084	1.993	7.831	3.638	13.042	36.953

Bron: Havenmanagementsysteem Pontis/ datawarehouse

Deze tabel geeft aan hoeveel schuttrondes hebben plaatsgevonden per sluis. Hierbij is een onderverdeling gemaakt naar "lege schuttrondes", dat wil zeggen schuttrondes zonder dat er schepen in de sluis kolk zijn afgemeerd.

Het aantal schuttrondes is gekoppeld aan het aanbod van bezoekende schepen voor de sluisen. In het algemeen kan worden gesteld dat de tendens van een verminderd aantal bezoekende schepen aan zeehavens Amsterdam ten opzichte van eerdere jaren is terug te zien in het aantal schuttrondes van de sluisen. Zo is de daling van het aantal geschutte binnenvaartschepen terug te zien in de daling van het aantal schuttrondes Zuidersluis. De kleine toename in de zeevaart is terug te zien in schuttrondes Middensluis en Noordersluis.

Uit bovenstaande gegevens kan verder worden afgeleid dat de verhouding tussen het aantal lege schuttrondes en het totaal aantal schuttrondes de afgelopen jaren gelijk is gebleven, ruim een kwart van de schuttingen betreft een lege schutting. Lege schuttingen vinden plaats om het schutproces zo efficiënt en effectief te laten plaatsvinden. Veilige en vlotte doorstroming en het voorkomen van lang wachten (met als gevolg meer uitstoot van schadelijke stoffen door schepen (langere reistijd)) zijn hierbij van belang.

6.2.3. Overzicht verleende ontheffingen zeevaart t.b.v. sluispassage door overschrijding vrije maten

Schepen waaraan ontheffing is verleend t.b.v. sluispassage overschrijding vrije maten (bron: Pontis, vanaf 2009)	2008	2009	2010	2011	2012
Aantal schepen met breedte \geq 42 meter	196	157	124	157	116
Aantal schepen met diepgang > maximum diepgang (131dm oostgaand of 134dm westgaand)	117	99	108	130	130
Aantal schepen met breedte > 42 meter en diepgang > maximum diepgang	59	49	52	80	64
Totaal	372	305	284	367	310

6.3. Milieu

6.3.1. Aantal processen-verbaal / combi bon

Relevante wetgeving	Binnenvaart politiereglement	Waterwet	Scheepvaart-verkeerswet	Wet vervoer gevaarlijke stoffen	Scheepvaart reglement territoriale zee	Regionale haven-verordening NZK
2008	44	5	0	2	6	5
2009	43	3	1	3	2	4
2010	41	6	1	4	2	0
2011	42	14	0	8	0	5
2012	47	8	0	4	1	9

Bron: Haven Amsterdam, afdeling Toezicht, milieu en veiligheid.

6.3.2. Aantal waarschuwingen door havenbeambten en inspecteurs GS&M

Relevante wetgeving	Binnenvaart politiereglement	Scheepvaart reglement territoriale zee	Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen	Regionale havenverordening NZK	ADN	Binnenvaartwet/scheepsafvalstoffenbesluit (vanaf 2012)
2008	72	24	2	312	12	-
2009	169	8	4	42	17	-
2010	115	2	18	33	22	-
2011	135	-	-	23	21	-
2012	178	-	10	42	7	18

Bron: Haven Amsterdam, afdeling Toezicht, milieu en veiligheid.